



Anne Margrethe Halvorsen med bilde av hennes far Gunnar Thorsen. (Alle foto i artikkelen: Håkon Aurlien)

Da «de Bilsakkyndiges far» Gunnar Thorsen kom hjem fra krigen

– Han valgte et liv i kommando

AV HÅKON AURLIEN

Gunnar Thorsen valgte et liv under kommando. Han syntes det var greiest slik. Med kommandostil formet han kulturen i Statens Bilsakkyndige, og tegnet forløperen til dagens Vegvesenlogo inspirert fra britiske krigsflyverunderformer. – Jeg tror ikke det kan ha vært lett å ha pappa som sjef, sier datteren Anne Margrethe Halvorsen.

4. juni 1945 kom Gunnar Thorsen tilbake til Norge etter tre år i tysk krigsfangenskap, og tok tilbake jobben som leder for Statens Bilsakkyndige i Sarpsborg. Med myndig hånd styrte han arbeidsdagen og mer enn den for både kolleger og familie.

– Jeg var en sitte-på-fanget-datter og mine første minner er av han som en kjærlig far. Men han var en bestemt mann og han hadde sine prinsipper, forteller datteren. Hun aksepterer at farens navn knyttes til en kultur mange i Statens vegvesen har hørt om og tar avstand fra i dag. En kultur preget av en tøff opptreden mot både kunder og kolleger.

– Jeg vokste opp med at det skulle være slik. Det er vel derfor jeg fortsatt kvekker til når jeg ser en blå uniform langs en veg, sier hun.

Derfor synes hun det er helt riktig at historien om faren blir fortalt usminket, slik den faktisk var.

PERSONLIGHET

Datteren mener opplevelser fra tre år i tysk krigsfangenskap i 1942-45 ble sentrale men ikke avgjørende for hans voksne

liv. Det var like mye et resultat av den personligheten han hadde med seg, som den yngste av seks søsken fra en gård i Bamble i Telemark.

– Han var egentlig en god gammel-dags bondegutt som ikke sa så mye, forteller hun. – Dermed fikk han heller ikke bearbeidet inntrykk og opplevelser.

Som yngst måtte han finne på noe annet enn landbruk og gikk inn i det militære. Der tok han teknisk utdanning og ble offiser og flyver. Etter en styrt på Dovre var den militære karriere over, slik var det bare og han måtte finne en sivil jobb. I 1928 fikk han jobb som bilsakkyndig i Sarpsborg, flyttet dit, bygde opp virksomheten og stiftet familie.

Han hadde fått beholde flypropellen som et minne og hadde den hengende på veggen hjemme livet ut. Interessen for uniformer og symbolikk sto sterkt i alle år. Pliktfølelse, prinsipper og en sterk rettferdighetssans styrte hans liv.

KRIGSFANGENSKAP

Det bidro til at han ble arrestert i 1942 og satt tre år i tysk krigsfangenskap. Som bil-

sakkyndig var han nemlig også leder av den lokale bensinfordelingsnemnda. Bensin var mangelvare og ble strengt rasjonert. Thorsen sa gjentatte ganger nei til et medlem av Nasjonal Samling som ville ha bensintillatelse. Denne klaget til rikshirden i Oslo, og i februar 1942 ble Thorsen arrestert og satt på Grini. Derifra ble han, mye fordi han hadde militær bakgrunn, sendt til tysk krigsfangenskap og havnet i en leir med offiserer fra en rekke land, 2000 av dem norske.

I et bokmanus han skrev etter krigen forteller han at fangene valgte å organisere seg under kommandoforhold. Det var greiest slik, forteller han:

Hele systemet innen fangeleiren var bygget på ansiennitetsprinsippet. Det vil si at det var alderen og graden som avgjorde alle ting, f.eks forlegningen. En major skulle altså ha mere plass enn en løytnant, enskjønne en skulde tro at begge hadde behov for samme antall kubikkmeter luft for å puste. Mens vi i et rom var 24 mann kunne det i tilsvarende rom være bare 18 fordi graden var høyere. Det er ganske soleklart at dette skapte strid i mange tilfeller. Jeg personlig bodde således på brakke 35 i 8 måneder og da det kom en ny kaptein som altså var en grad høyere enn meg måtte jeg øyeblikkelig flytte over til et annet rom. Det å flytte til et annet rom høres kanskje lettvoit ut. Men forholdet er det at når en har bodd på samme rom i lengre tid med de samme mennesker, kanskje har lavet spiselag, innrettet sin køye med diverse ekstrabord, spiker og hyller, og alt dette skal rives ned igjen føler en det som en personlig fornærmelse og blir naturligvis rasende. På denne måte flyt-

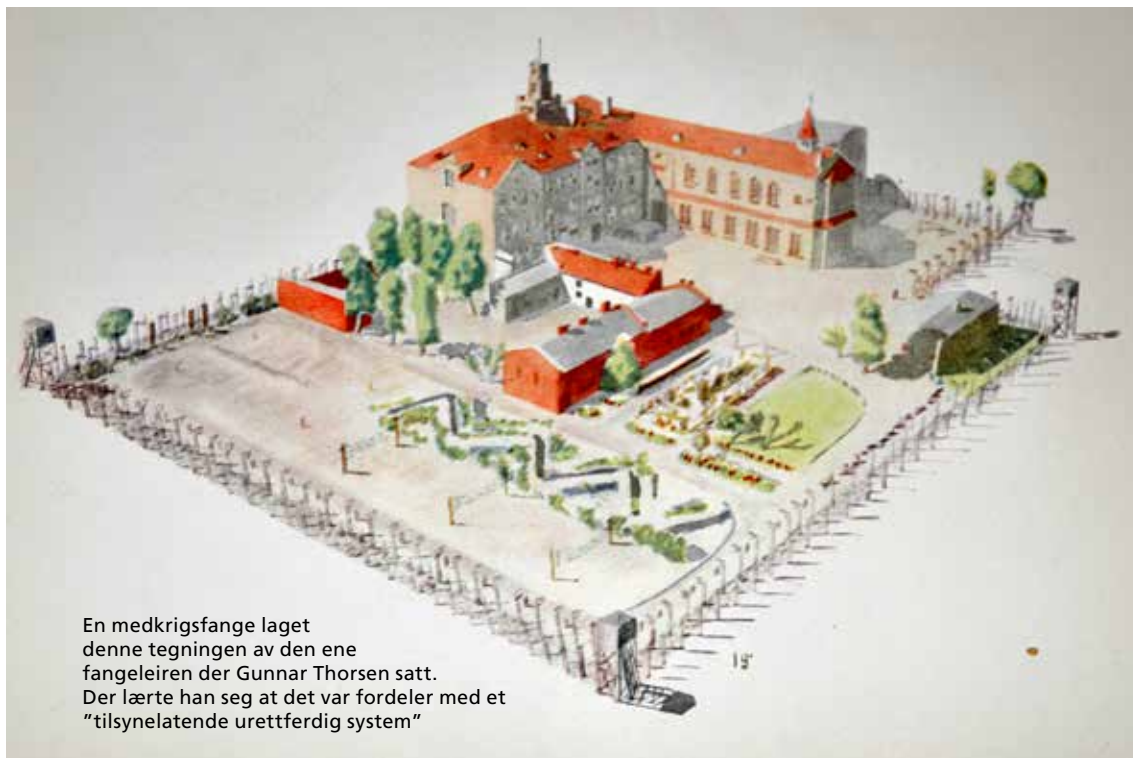
tet jeg ikke mindre enn 7 ganger innen samme leir. Hvis en derimot tenker nøyere over systemet og ikke er helt inngrodd sivilist, finner en nok ut at det er fordeler ved dette tilsynelatende urettferdige system allikevel. Samtlige nasjoner i Tysklands krigsfangeleirer benyttet samme system. Hertil kommer at en ikke må glemme at det samme benyttes i våre offiseresmesser i Norge også gjennom alle år.

(...) Vi vennet oss snart til det daglige liv i leiren og enhver fange blir tilslutt «minded», eller rettere sagt han får av de tidligere krigsfanger den rette oppdragelse. En må lære å være fange på en dag og det gjøres ikke på en dag.

«IKKE INNGRODD SIVILIST»

I løpet av de tre fangeårene ble han flere ganger flyttet til nye leire. Hverdagen i fangeleirene var svært vanskelig. De norske fangene bodde i egne brakker og hadde langt bedre forhold enn offiserer fra andre nasjoner i nabobrakker. I manuset forteller han at russiske og jugoslaviske fanger ble vilkårlig drept. Matrasjonene var små, to brød om dagen og en halv liter av den «berømte tyske suppe», mest kål og vann. I leiren langt øst i Polen måtte de to ganger om dagen stille opp utendørs til telling i ned mot 24 kuldegrader, noe som tok nærmere to timer.

– Til slutt kom pakkene som vel ganske sikkert reddet livet på alle oss fanger som satt i Tyskland, skriver han i manuskriptet. Fra Røde Kors ble det sendt matpakker til krigsfanger fra land som hadde underskrevet Genevekonvensjonen om behandling av soldater. Det hadde ikke Russland.



En medkrigsfange laget denne tegningen av den ene fangeleiren der Gunnar Thorsen satt. Der lærte han seg at det var fordeler med et "tilsynelatende urettferdig system"

Av den grund kunne da en russisk krigsfange ikke motta matpakker. Tusenvis av russere døde derfor i fangenskap rett og slett av sult. Vi delte det vi kunne med disse stakkars mennesker med det hjalp ikke stort. (...) Da pakkene kom hjalp det dessuten til å få vekk litt av det tungsinn enkelte av krigsfangene hadde på grunn av den usikre fremtid. Vi fikk også pakker fra Norge. Disse satte vi i grunnen mest pris på fordi de kom hjemmefra. I det hele tatt var vi lykkelige over hver og en liten ting som minnet om hjemmet og Norge. Man skal jo huske på at ingen egentlig visse med sikkerhet hvorledes det egentlig stod til. Hvis vi nemlig skrev noe som tyskerne gjennom tolkene ikke likte, så ble brevet ganske enkelt tilintetgjort.

SAVN OG UTRYGGHET

Han skriver nøkternt og ærlig om hverdagen og om tider med sorg, savn og utrygghet. De kunne sende og motta brev, hans skrev selv brev hver eneste dag, men kunne ikke fortelle om lopper og lus, savn av såpe og elendige sanitære forhold. De kunne utøve noe idrett, de hadde gudstjeneste hver søndag, men høytidene ble svært vanskelige for mange. Han forteller at mange gikk i egne tanker til «det gikk rundt for vedkommende og slutten ble asylet. Derfor var de adspredelser som en kunde skaffe seg av uhyre betydning for alle sammen».

Da krigen gikk mot slutten ble fangene flyttet vestover. Samfunnet var i oppløsning, eneste måte å skaffe transport var å bestikke jernbaneansatte, noe han sterkt



Fru Margrethe Thorsen
 Surtelbogen
 pr Brevik
 NORWEGEN

Til mor fra Gunnar
 om 80 aarsdagen 2 apr. 1943

Avsender:
 Løytnant G Thorsen
 Nr. 111

flag XXI
 Schokken
 Rusland

KRIGSFANGE 26/2-42 TIL 4/6-45
 GRINI 26/2-42 TIL 19/5-42
 SCHOKKEN 17/5-42 TIL 18/9-43
 GRÜNEBERG LISSA 19/9-43 TIL 7/12-43
 SCHILDBERG 8/12-43 TIL 19/1-45
 LUCKENWALDE 24/1-45 TIL 10/5-45
 TILBAKE TIL NORGE: 4 JUNI 1945
 KAPTEIN GUNNAR THORSEN SARP5BORG

Auf diese Seite schreibt nur der Kriegsgefangene!
 Cette page est réservée au prisonnier de guerre!
 Deutlich auf die Zellen schreiben!
 N'écrire que sur les lignes et lisiblement!

Kjæreste Riith: Mit et julebreveme begynte jeg
 kaume. - Avise av 22/11 og 3/12, Heidenreich, Gustav,
 Mergaardsen hen av mig sam kor i Spanien, Heiden-
 reich, Finn. - 6 brev paa 2 dager 11/12-43



Moren Margrethe Thorsen fikk denne hilsenen fra sønnen på 80-årsdagen 2. april 1943. -Bildet var skåret ut med kniv av en medfange, forteller datteren. Hilsenen sto på baksiden (øverst foregående side). Også sigarettesken er laget av en medgange. Brev og postkort måtte gjennom sensur før de kom frem.

mislikte. I januar 1943 havnet de i en leir i Luchenwalde, og fikk vite at 17.000 russere var omkommet der som følge av mis-handling siden 1941. Nå var det 20.000 fanger der, fra minst 15 land, og de fikk igjen se hvordan spesielt de russiske fangene ble svært dårlig behandlet.

– *Da vi fikk pakker fra Røde kors delte vi med russerne og det ble påstått av russerne selv at vi på denne måte reddet minst 5000 russeres liv. Vi fikk en rørende takkeskrivelse fra russerne senere,* forteller han i manuset.

MILITÆR ORDEN

Militær orden fortsatte blant de flere hundre norske militære, da det tyske rike gikk til grunne og vaktmannskapene plutselig forsvant den 21. april 1945. General Ruge overtok kommandoen som høyest rangert offiser, og de ble i leiren i noen dager inntil de kunne starte på en tung og omstendelig hjemreise gjennom et krigsherjet Polen

mot vest. 29. mai ble de funnet av en norsk offiser og deretter gikk reisen hjem.

4. juni var han tilbake i Sarpsborg og tok etter noen dager tilbake ledelsen av det lokale bilsakkyndigekontoret. Det styrte han med stram hånd frem til han gikk av for aldersgrensen i 1967. Fire år senere døde han.

– De siste årene var veldig tunge for oss alle sammen. Far klarte ikke å nyte alderdommen, det gikk mer og mer rundt for han og han ble innhentet av opplevelser og handlinger som han hadde lagt lokk på, forteller Anne Margrete Halvorsen.

Hun viser frem gjenstander faren tok med hjem etter tre års krigsfangenskap, dagbøkene han skrev i alle år, og bokmanuset han skrev i 1946 men som aldri ble utgitt. Det er leit for hans ettermele, for det forteller mye om hans tenking og opplevelser som åpenbart må ha satt spor som

det var umulig å slette. Selv avsluttet Gunnar Thorsen manuskriptet slik:

Så er man da sivilt menneske igjen. Overgangen fra fangenskap til fritt liv er nok ikke så lett som folk i alminnelighet vil tro. Det er så mange ting som spiller inn. Det er mange ganger vanskelig å komme vekk fra tankene som en hadde i de mange fangeleirene. Lidelserne som en har sett på alle hold, tuseners av menneskers kamp for liv og død. Det gode kameratskap som gjør livet utholdelig, alle disse ting biter sig fast i sinnet og det må ta tid før likevekten atter er oppnådd. Krigen er altså slut, fangene kommet hjem og livet skal leves som før. Måtte alle de lidelser som menneskeheten er påført gjennom denne grusomme krig lære oss at det eneste vi har å arbeide for er: Fred.

ALLTID PÅ JOBB

Historien viser at han aldri ble et sivilt menneske igjen. I etterkrigsårene skilte man ikke mellom jobb og privatliv, bilsakkyndig Thorsen var bilsakkyndig i enhver sammenheng og ble også den selvskrevne leder av de bilsakkyndiges forening. Kommandostilen ble hans daglige virke, på godt og ondt. Øyensynlig falt den i god jord blant kolleger i store deler av landet. Mange militære, de Forsvaret ikke hadde hatt bruk for, måtte etter freden over i sivilt arbeid, og mange hadde kommet til Politiet og til Statens Bilsakkyndige.

Snart bestemte han at de ansatte skulle ha uniformer, i realiteten Flyvåpenets uniform med distinksjoner, utstyrt med et emblem han selv tegnet. Emblemet var inspirert av merket som han hadde

sett at nedskutte britiske flyverne bar med stor stolthet på sine uniformer; «Royal Wing». Emblemet utviklet seg gjennom flere generasjoner frem til det etatsmerke og den logo Statens vegvesen har i dag (se illustrasjonen). Faktisk er Gunnar Thorsen Vegvesen-symbolets oldefar. I vegarbeidsdriften fikk det tilnavnet «Kråka».

Kolleger og kunder fikk merke at kommando gjaldt. Førerprøven i Sarpsborg, og etter hvert i store deler av landet, dreide seg om lystre hans anvisninger, til høyre her, til venstre her.

– Ja, slik var han, sier Anne Margrethe Halvorsen. Men hun og broren fikk en god oppvekst. Barna lærte seg ulike knep for å sikre fred.

Det ble mange turer omkring i landet, for faren var glad i å kjøre bil. Ungene fikk klar beskjed: Ti stille og følge med! De skulle nyte naturopplevelsen i stillhet. Ikke noe mer snakk om det.

A1 OG B1

Thorsen hadde en myndig hånd med tildeling av kjøpetillatelse helt til bilsalget ble fritt i 1960, og sørget selv for at hans Volvoer i tur og orden arvet skiltnummeret "B1".

– Kongen hadde A1, han mente det var riktig at han hadde B1, sier datteren med et smil.

Selv smilte han svært sjelden. I 1960 lot han seg filme av NRK da han på etatsvegne uttrykte glede over en idrettsseier med et spretthopp, med et ansiktsuttrykk som hans ansatte aldri hadde sett før.

Et av hans prinsipper, at kvinner

ikke skulle kjøre bil, måtte stå for fall men han sørget for at de ble godt eksaminert. Da kona til en av Borregaards direktører skulle kjøre opp, forteller historien at hun reiste til nabobyen Fredrikstad. Thorsen hadde påtatt seg å kjøre prøver også der og det ble han som skulle vurdere direktørfruen. Da han spurte hvorfor hun hadde valgt å kjøre opp et annet sted enn i hjembyen, fortalte hun ærlig at hun ikke ville kjøre opp for «denne bilsakkyndige Thorsen, for han er så umulig». Historien forteller at Thorsen ikke foretrakk en mine, og at hun strøk.

Da datteren nærmet seg 18 fikk også hun klar beskjed om at det var uaktuelt med bilsertifikat.

Det løste hun ved å ta kjøretimer i skjul, og å kjøre opp i Sarpsborg en dag han var i Mysen for å kjøre førerprøver der. Da hun kom hjem og viste frem sertifikatet, så han på det, sa ordet "Bra!", snudde på helen og gikk. Siden ble det aldri sagt noe mer om den saken.

BESTEMT

En tilsvarende ulydighet på kontoret ville utvilsomt fått konsekvenser. En av de som jobbet under Thorsen, Terje Carlsen, sier det slik:

– Det var ikke rom for andre syn enn det Thorsen hadde bestemt. Når man gikk inn på kontoret hans, sto man inntil han sa at man kunne snakke. Og man diskuterte ikke ting han besluttet. Slik var han bare.

Solveig Bergerud, også hun pensjonist, husker Thorsen som tydelig og streng men også ytterst galant. Med stor munterhet forteller hun om da det utpå 50-tallet skulle være julebord i de Bilsakkyndiges forening

Det britiske Royal Air Force sin "flying wing" var utgangspunkt for Statens Bilsakkyndiges emblem som ble laget av Gunnar Thorsen i 1945



Dette var igjen utgangspunkt for Statens vegvesens første emblem i 1950...



...som i 1982 ble forsøkt endret til dette utseendet...



...men som endte noe forenklet som dette i 1983.



I 1991 fikk dette forslaget til slutning i Vegdirektorens ledergruppe...



...men "kråka" endte i disse fargene. Teksten ble også nå del av logoen



Statens vegvesen

Et

og en av inspektørene ymtet frempå om også damene skulle bli invitert.

– Jo, fastslo Thorsen, det skulle de og han skulle selv sørge for å hente dem og kjøre dem trygt hjem igjen. Vel utpå kvelden tok en av karene også til orde for at damene kanskje skulle bli påspandert en drink.

– Mine damer drikker ikke, fastslo Thorsen og da ble det ikke sagt noe mer om det.

Solveig Bergerud minnes også fredagen da Thorsen hadde startet dagen på kontoret, og så satte kursen mot Mysen. Da han kom tilbake for å hente et papir han hadde glemt, hadde de ansatte satt på kaffekjelen men den ble raskt ekspedert ned i et arkivskap.

MÅ SE I SAMMENHENG

– Det er viktig å sette historiene om Gunnar Thorsen i sammenheng med hvordan samfunnet ellers ble organisert i årene etter krigen, sier Egil Nordengen. Han er en av Thorsens etterfølgere både som stasjonssjef for et forenet Sarpsborg/Fredrikstad distrikt, og en periode som leder av nå opphørte Bilsakkyndiges forening. Antakelig er han den ved siden av Thorsen som sterkest har preget de bilsakkyndiges omdømme i hjemfylket Østfold. Nå er han pensjonist, men er engasjert av Vegvesenet for å holde kurs for eldre bilførere.

Thorsen hadde hatt en utpreget rettferdighetssans, som gjorde at de beslutninger han tok og som ikke var diskuterbare etterpå, jevnt over var godt underbygget. Slik var det også med andre

samfunnsledere i etater og i politikken. Biografier over flere samfunnstopper de senere årene stiller spørsmål ved denne tankegangen holdt over tid.

Studentopptøyene i 1968 ble starten på en endring. De startet i Frankrike som protest mot autoritær samfunnsstyring, og nådde også Norge. 70-årene ble frihetens år, en folkeavstemning med nei til EF-medlemskap gjorde at autoriteten til den politisk ledelse og etatene ble svekket, og Norge fikk sitt første protestparti. Offentlighetsloven fra 1971 sørget for at alle skulle kunne sette seg inn i tenking bak beslutninger på vegne av fellesskapet.

Thorsen hadde gått av i 1967, men kulturen var forankret og den ble tatt vare på av de som hadde arbeidet under han gjennom en lang karriere. De var ettertrykkelig «minded». Men nytilsatte slet med å «knekke koden» og å finne sin plass, og psykisk slitasje og personalkonflikter bygde seg på ved stasjoner landet rundt og i Vegdirektoratet.

EN SKADET KULTUR

I dag beskriver Egil Nordengen arbeidsmiljøet ved mange stasjoner fra 70-årene og frem til for 10-15 år siden som skadet.

– Det var jo slik at man ble strammet opp av kolleger dersom man oppførte seg vennlig mot publikum, sier han.

Nordengen opplevde stadig at nytilsatte kledde på seg en atferd de hadde hørt om når de tok på seg tjenesteuniformen. Alle hadde jo hørt om sensorer som gjorde det å kjøre opp til en skummel affære. Og om ivrige bilkontrollører som slo hull i karosserier på jakt etter rust.



Når Egil Nordengen holder kurs for eldre bilførere, kommer mange med historier fra den gang de tok sertifikat. Veldig ofte hører han deltakere si seg positivt overrasket over hvordan det var å komme inn på stasjonen. Han er glad for at måten å behandle publikum er endret. (Foto: Håkon Aurlien)

Nordengen mener det blir feil å plassere ansvaret så entydig på Thorsen som ettertiden har gjort, og på «hans» lederkultur som igjen kan forklares med «hans» oppvekst og «hans» opplevelser under krigen.

– Det var jo slik at kulturen fikk leve i mange år etter at Thorsen var borte, blant personer som overhode ikke hadde møtt han, sier han.

Selv startet han som sensor i Hønefoss og kom først tilbake til hjemfylket i 1973. Etter noen år trådte han til side, og markerte seg som en aktivt kommuniserende FTU-sekretær frem til han i 1989 kom tilbake som sjef for det da sammenslåtte biltilsynsdistriktet for Nedre Glommaområdet. Dit ble han håndplukket av daværende vegsjef Thorleif Sagbakken, som mente Nordengen var den beste til å takle lederrollen for to stasjoner med store interne konflikter.

Den dagen han overtok, fikk han klar beskjed fra forgjengeren. Denne hadde i mange år sett frem til å slutte, og trodde ikke at Nordengen ville klare lederrollen. – Det var en tøff velkomstmelding å få, forteller han.

– Virkeligheten var at vi hadde veldig mange medarbeidere som på en flott måte kommuniserte med brukerne om de beslutninger det var jobben deres å ta. Men det var ikke alle som var med på dette. Da var utfordringen å korrigere negativ atferd uten å utløse reaksjoner fra kolleger som hadde en formening om at det var slik skulle det være. Det tok år å komme i bedring, ledelsen var på mange måter de som endret seg sist. Nå har jeg vært ute noen år, men når jeg er tilbake på stasjonen merker jeg godt de endringene som er skjedd i tankegodset de siste 10-15 årene. Det er veldig godt å oppleve, sier Egil Nordengen.